

## FRISNYÁK ZSUZSA\*

*Az 1848–49-es közlekedési minisztérium vezetői*

Viszonylag ritkán fordult elő a magyar történelemben, hogy egy vadonatúj országos szövet egy nagyívű, évek alatt kiérlelt koncepció alapján hozzanak létre. E kevesek egyike az első magyar közlekedési tárca: a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium, a koncepció pedig Széchenyi „*Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről*” programja volt.

A minisztérium 1848–49-ben elvileg 15 hónapon át működött, ez idő alatt két miniszter és egy államtitkár irányította. Erről az 1848–49-es 15 hónapról a tárcának ma mintegy 5 folyóméternyi iratanyagát őrzi az Országos Levéltár. Habár az iratanyag töredékesen maradt fenn, mégis képet tudunk alkotni belőle a minisztérium működéséről. Megmaradtak az első iktatókönyvek, a fizetési listák, több tucat kérvény, vannak adatok az apparátus viaszgyertya-fogyasztásáról, mikor lehetett tintát vételezni, megmaradtak az elszámolások a napidíjakról, fellelhetők a minisztérium átszervezéseinek dokumentumai (15 hónap alatt háromszor), vagy pl. fennmaradt a szolgák panasza, mely szerint az összes minisztérium közül a közlekedési tárca fizet a leggyengébben.

A minisztérium hivatali szobái az épülő Lánchídra remek rálátást nyújtó Ullmann házban voltak, a mai Roosevelt tér Zrínyi utcai sarkán. Itt bérelt magának lakosztályt Széchenyi, aki ropant kényelmesnek találta, hogy hivatala és lakása egy épületben legyen. Széchenyi minisztersége idején saját zsebéből fizette ki a hivatali szobák lakbérét.

Az első közlekedési miniszter, **Széchenyi István** kinevezése mai szemmel teljesen magától értetődőnek tűnik, hiszen ekkor már évtizedes munkája feküdt Magyarország közlekedési eszközeinek kialakításában, de radikális politikai ellenfelei – különösen a márciusi ifjak – számára Széchenyi leendő minisztersége elfogadhatatlan volt. Miniszterjelöltsége oly annyira nem tetszett a liberális reformellenzéknek, hogy Pozsonyban egy küldöttség **Batthyány** miniszterelnöknél és **Kossuth**nál is tiltakozott ellene. A delegáció azonban elvetette a sulykot, mert a nemzet nevében fogalmazták meg követeléseiket. Ilyen politikai előzmények után vállalta el Széchenyi a tárcát, de kétségei – helyesen cselekedett-e, hogy saját politikai nézeteinél radikálisabb kormányban tisztséget vállalt, már első estéjén rátörtek. Naplójában – igazi feketehumorról, arról írt – most írta alá halálos ítéletét, fel fogják akasztani, ráadásul Kossuthal együtt, de ez esetben csak egyet fog kérni, Kossuthot és őt egymásnak legalább háttal fordítva akasszák fel.

A Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium életében a legfontosabb időszak Széchenyi

\* Magyar Tudományos Akadémia Történettudományi Intézete, 1014 Budapest, Országház utca 30.



minisztersége volt. E közel 5 hónap, az 1848. áprilisától szeptember elejéig tartó időszak alatt, még békebeli körülmények között zajlott a munka. A minisztérium vezető munkatársai első értekezletüket 1848. április 26-án tartották meg. Másnapról elkezdődött a napi hivatali munka. Az első, 1848. május elején összeállított létszámkimutatás szerint a közlekedési minisztérium apparátusa összesen 48 főből állt. Az alkalmazottak többségét a Helytartótanáctól vették át. A minisztériumba tucatjával érkeztek az álláskérelmek is, kisebb-nagyobb protektorok ajánlásait mellékelve.

Széchenyi minisztériumi munkatársai között volt két bizalmasa, **Tasner Antal** és **Kovács Lajos** – akik eredetileg megpróbálták lebeszélni a grófot a miniszterség elvállalásától. Tasner Antal ügyvéd, Széchenyi titkára; **Kovács Lajos** a vasútügyekért felelős osztályfőnök volt. A tárca alkalmazottai közül Tasner Antal és **Bérczy Károly** (Széchenyi munkatársa 1847 óta) később az MTA levelező tagja lett.

Az apparátust hét igazgatási osztályba (térkép- és tervtár, vasúti, hajózási, Tiszaszabályozási, csatorna és kikötőügyi, középítészeti, valamint a kőutak és hidak osztálya) szervezték, később hét hasonló elnevezésű műszaki osztályt is felállítottak. A műszaki osztályok élén igazgató főmérnökök álltak, akiknek minden kérdésben a minisztérium technikai tanácsosával, **Clark Ádám**mal kellett konzultálniuk. A kissé bonyolult szervezeti felépítés miatt a minisztérium személyzete két-féle: az alkalmazottak egy része az igazgatási, másik része a technikai osztályokhoz tartozott.

A minisztérium első költségvetése még békebeli viszonyokra készült. A költségvetés négy részből állt: az alkalmazottak fizetéseiből és a gépek, műszerek beszerzéseiből; váratlan események segélyezéséből (pl. leszakadt hidak kijavítása); a vasúti és vízszabályozási ügyekből; valamint Budapest fejlesztéséből. A tárca éves költségvetési terve összesen 12,8 millió forint kiadást tartalmazott.

Kossuth és Széchenyi, a két miniszter egymás közötti hivatali levelezésében – s csak kettőjük között – folyamatosan kibuknak a szónoki fordulatok. Mindegy, hogy a só áráról, vagy a fizetések utalványozásáról van szó – mindketten megtalálják a kikapukat egymás „elkápráztatására”. „*A nemzetgyűlés a kapu előtt áll*” – kezdi egy alkalommal Kossuth levelét. „*Ha valóban hazát akarunk alkotni*” – írja máskor Széchenyi – ami burkolt kételkedés Kossuth szándékai iránt. A két eltérő politikai nézeteket valló miniszter ezekkel a szónoki, patetikus hangvétellű, hatásvadász fordulatokkal is nyomást gyakorolt egymásra. Széchenyinek a többi miniszterrel összefüggő hivatali levelezésében ilyen vonásokat nem fedezhetünk fel.

Ma már nehéz megítélni, hogy a hivatali apparátus élén álló Széchenyi jó miniszter volt-e, abban az értelemben, hogy képes volt-e nap mint nap aktáról-aktára haladva a jó adminisztrátor gondosságával eljárni. Az bizonyos, hogy a hivatali főnök szerepében feszengett – el akarta kerülni a kényűrság látszatát, s ezt úgy vélte megoldhatónak, hogy az aláírásra elé tett kimenő leveleket előbb aláírta, s csak ezután olvasta el. Ebből kifolyólag igen gyakran találkozhatunk Széchenyi által aláírt, de kisebb nagyobb mértékben módosított iratokkal. Mivel Széchenyi, eltérően beosztottaitól világoskék tintával írt, nem nehéz azonosítani a tőle származó módosításokat, fogalmazványokat.

Széchenyi búcsúzása a minisztériumtól, Pesttől, a közélettől drámai körülmények között zajlott le. Az uralkodóházzal mindvégig megegyezést kereső Széchenyi nem bírt megbirkózni a saját, egyedül helyesnek tartott politikai meggyőződése és a valóságos politikai helyzet közötti különbséggel. 1848 augusztusától egyre sűrűbben a közelgő nemzethalál víziója gyötörte, melyért önmagát tette felelőssé. Nap mint nap, óráról órára azt élte át, most jött el az utolsó pillanat, most van utolsó esély arra, hogy megakadályozza a nemzet pusztulását, megvédje a nemzetet önmagától. A gróf ezért nap mint nap útra kelt, lobbizott, tárgyalt, győzködte ellenfeleit, s eközben rettenetes lelkiismeretfurdalások gyötörték, nyomasztó önvád mardosta. Utolsó, széttépett levelében azt írta, vértanúhalálhoz fogható az a halálos tusa, melyet mióta miniszter, kiállt. Szeptember elején már környezete is tudta, Széchenyi beteg. Amikor szeptember 5-én betegszabadságra indult, Széchenyi számára világos, soha többé nem fogja látni Pestet. Ezért titkárának és bizalmasának **Tasner Antal**nak lelkére kötötte, viselje gondját valamennyi alkalmazottjának, s ne engedje gazemberekként utcára tenni őket. Majd a Lánchídhöz vezettette magát, s kiterjesztett karral búcsút intett élete még befejezetlen, nagy alkotásának.



Széchenyi távozásával véget ért a minisztérium életének viszonylag békés szakasza. Nincs szó arról, hogy bárkit is gazemberként az utcára tegyenek – erre nincs szükség. Az elkövetkező órák, napok, hónapok politikai eseményei világosan megmutatták, valójában kiben mi lakozik. A minisztérium államtitkára, **gr. Zichy Ferenc** pl. még Széchenyi távozásának napján beteget jelentett. Később Bécsbe utazott, s decemberben már ő Pozsony megye császári biztosa, majd 1849-ben az orosz hadsereg mellé beosztott császári biztos. Hasonlóképpen lemondott állásáról a korábbi cenzor, **Havas József** is. Aki cenzorságát feladva előbb nemzetőr lett, majd újabb pálfordulással császári biztos. Kettőjükön kívül a közlekedési minisztérium hivatalnokai a helyükön maradtak.

1848 szeptemberétől 1849 áprilisának végéig a minisztérium munkáját Széchenyi bizalmasa, híve, **Kovács Lajos** (1812–1890) irányította. Kovács Lajos már Széchenyi minisztersége idején is rendkívül nagy befolyással bírt a minisztériumi ügyekre. Széchenyi feltétel nélkül megbízott benne; Kovács a közlekedésügyben is jártasságot szerzett, 1839 óta napi munkakapcsolatban állt a gróffal. Mindezek alapján Batthyány miniszterelnök 1848. szeptember 12-én megbízta, hogy minden folyó ügyet önállóan intézzon el. Kovács Lajos lett a minisztériumnak a honvédelmi bizottmányi referense is. A békepárti Kovács Lajos miniszteri kinevezése politikailag elképzelhetetlen volt, mert ő is, akárcsak Széchenyi, az uralkodóházzal való megegyezés politikáját hirdette.

Ez idő tájt már háborúban állt az ország, a közlekedés ügyei háttérbe szorultak, csak annyiban voltak fontosak, hogy a hadsereg és a hadtáp szállítását meg kellett oldani. December utolsó napjaiban az osztrákok elől menekülő kormány Debrecenbe költözött. A közlekedési minisztérium kb. 45 fős állományából mindössze négyen utaztak le, a többi alkalmazott az osztrákok által megszállt Pesten maradt.

A Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Debrecenben működő személyzete minimális. A létszám 3-5 főből állt: egy-két írnok, egy segédszámtiszt, egy könyvelő és Kovács Lajos alkotta a minisztérium állományát. Gyakorlatilag ennyien intézték a napi ügyeket. Ennek ellenére az 1849 január-áprilisi időszakban kb. 500 aktát gyártottak, úgy, hogy a tényleges közlekedési ügyeket az Országos Rendőri és Postaosztály intézte. Kovács Lajos ekkor már legszívesebben lemondott volna állásáról, de kötelességérzete (ki viszi akkor tovább az ügyeket) és a Békepárt taktikai megfontolásai a helyén marasztalták.

A minisztérium életének harmadik, igen rövid, kb. 2 hónapos utolsó szakaszában a miniszter a közlekedésügyhöz egyáltalán nem értő, forradalmár **Csány László**. Amikor az Erdély teljhatalmú biztosaként érdemeket szerzett Csány Lászlót Kossuth kinevezte közlekedési miniszternek, úgy tűnt, Kovács Lajos végre lemondhat állásáról. De Csány meggyőzte Kovácsot, maradjon pozíciójában. Kovács Lajos visszaemlékezése szerint, azt mondta, 1849 májusában egy magyar miniszteri tárca nem szakértelem, hanem politika kérdése. Ő azonban, mint politikai miniszter, csak akkor működhet, ha egy szakértő is dolgozik mellette. Így a békepárti Kovács a forradalmár Csány oldalán maradt.

A minisztérium debreceni apparátusa 49 június elején 3 szekérrel visszaköltözött Pestre. Ismét beköltöznek az Ullmann házba, rendet csinálnak, összehajtogatják a szétszórta iratokat, majd megjelennek a decemberben itt maradt munkatársak és ők is felveszik a munkát. De ekkor már csak napok vannak hátra a minisztérium életéből.

Amikor 1849 július első napjaiban az előrenyomuló osztrák hadsereg ismét a fővárost fenyegeti, Csány szélnek eresztí a hivatalnokokat. Az utolsó fontosabb esemény: **Dembinszky** a Lánchíd felrobbantását követeli, így akarván az osztrákokat megállítani. Csány, Kovács és Clark Ádám azonban sikeresen meggyőzték, felesleges a majdnem elkészült hidat felrobbantani, elegendő lesz a híd útpályáját megbontani, a fapallókat felszedni. Július 11-én az osztrákok bevonultak Pestre, s ezzel véget ért az első magyar közlekedési minisztérium története.

Az 1848–49 eseményei a kortársak döntő életélményei voltak. Az átélt események az emberi érzelmek széles skáláját hozták felszínre, s egyaránt bővelkedtek a felemelő és a drámai élményekben. Széchenyi megőrül – de nem a közlekedési minisztérium miatt – Csány Lászlót az osztrákok felakasztják, de őt sem a tárca miatt, Kovács Lajos pedig élete hátralévő negyven esztendejét a közügyektől távol, vidéki házában élte le. A minisztérium hivatalnokait, szolgáit az osztrákok iga-



zolási eljárásnak vetették alá, s mindenkinek számot kellett adnia, mit tett az elmúlt hónapokban. Egyeseket elbocsájtanak, börtönbe vetnek, másokat az osztrák adminisztráció is foglalkoztat. Minden személyes dráma ellenére, az önálló minisztérium működtetése, életben tartása sikeres volt. És ez, egyáltalán nem kevés.

## IRODALOM

Kiss Erzsébet: Az 1848-1849-es magyar minisztériumok. Bp. Akadémiai kiadó, 460 p.

Kovács Lajos: Gróf Széchenyi István közéletének három utolsó éve 1846-1848. Bp. Franklin, 1889.

Országos Levéltár H 31-34.

Spira György: 1848 Széchenyiye és Széchenyi 1848-a. Bp. 1964. Akadémiai kiadó, 369 p.

## ÖSSZEFOGLALÁS

A Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium 1848–49-ben elvileg 15 hónapon át működött, ez idő alatt két miniszter és egy államtitkár irányította. Az első, 1848 május elején összeállított létszámkimutatás szerint a közlekedési minisztérium apparátusa összesen 48 főből állt. Az alkalmazottak többségét a Helytartótanácsból vették át. Az apparátust hét igazgatási osztályba (térkép és tervtár, vasúti, hajózási, Tiszaszabályozási, csatorna és kikötőügyi, középítészeti, valamint a kőutak és hidak osztálya) szervezték, később hét hasonló elnevezésű műszaki osztályt is felállítottak. A Debrecenbe menekülő kormánnyal a közlekedési minisztérium állományából mindössze négyen utaztak le. A minimális létszám ellenére 1949. első négy hónapjában kb. 500 aktát intéztek el.

A minisztérium életében a legfontosabb időszak Széchenyi minisztersége volt. Az első közlekedési miniszter Széchenyi a hivatali főnök szerepében feszengett. Távozása után államtitkári rangban a békepárti Kovács Lajos irányította a tárcát, majd a forradalmár Csány László.